Deutscher Bundestag **Drucksache 17/3430**

17. Wahlperiode 26. 10. 2010

Antrag

der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Caren Marks, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Logistikstandort Deutschland stärken – Transport-und Güterverkehr nachhaltig gestalten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Logistikbranche ist in Deutschland dem Umsatz nach die drittgrößte Branche nach dem Handel und der Automobilindustrie. Sie hat große Bedeutung für Wirtschaft, Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung. Für eine moderne, arbeitsteilige Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft sind Güterverkehr und Logistik unentbehrliche Bestandteile des Produktions- und Dienstleistungsprozesses. Handel und Gewerbe sind auf zuverlässige und pünktliche Transporte angewiesen. Güterverkehr und Logistik ermöglichen eine effiziente weltweite Organisation der Produktion. Sie stärken damit die Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft.

Allein in Deutschland stellt der Güterverkehrs- und Logistiksektor mehr als 2,7 Millionen Arbeitsplätze. Das sind 8 Prozent aller Erwerbstätigen.

Der Transport von und die Versorgung mit Gütern bilden eine wesentliche Grundlage der Lebensqualität und Selbstentfaltung und sind zugleich eine wichtige Voraussetzung sozialer Interaktion in Deutschland. Güterverkehr nimmt eine Schlüsselposition bei der Ausgestaltung des Verkehrssystems ein, lässt sich aber nur als Teil von Mobilität insgesamt betrachten.

Diese Mobilität hat ihren Preis, nicht nur in Form von gerechter Entlohnung für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Tarifen und Treibstoffkosten, sondern auch durch Verkehrslärm, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch und Zerschneidung von Städten und Landschaften.

Die zentrale Aufgabe einer integrierten Verkehrspolitik besteht darin, die gesellschaftlich notwendige Mobilität umwelt- und sozialverträglich zu gestalten und gleichzeitig den Logistikstandort Deutschland zu stärken. Dieser Herausforderung, Mobilität für Güter und Personen zu ermöglichen, gleichzeitig aber Belastungen für Menschen und Umwelt zu senken, hat sich der Masterplan Güterverkehr und Logistik erfolgreich gestellt.

Mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik legte auf Initiative der SPD die Bundesregierung in der letzten Wahlperiode ein strategisches Konzept vor. Ziel des Plans war es, eine leistungsfähige Infrastruktur als Grundlage für eine leistungsfähige Transport- und Logistikbranche zu sichern und den zukünftigen

Verkehr energiesparend, effizient, sauber und leiser zu machen. Gleichzeitig war es das Ziel, verstärkt für den Logistikstandort Deutschland international in Zusammenarbeit mit dem Gewerbe zu werben und die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft zu verbessern.

Der Masterplan enthält 35 konkrete Maßnahmen, die mehr als 700 Experten aus Unternehmen, Gewerkschaften, Politik, Wirtschafts- und Umweltverbänden sowie der Wissenschaft erarbeitet haben. Sie sind bezüglich ihrer Problemstellungen, Ausgestaltung, Verantwortlichkeiten, Kosten und Wirkungen detailliert beschrieben und mit Zeithorizonten versehen. Der Plan ist komplementär zum „Aktionsplan Güterverkehrslogistik" der Europäischen Kommission.

Die Maßnahmen des Masterplans Güterverkehr und Logistik kommen neben der Verkehrswirtschaft allen Bürgerinnen und Bürgern zugute, etwa indem Staus durch ein modernes Baustellenmanagement vermieden, hoch belastete Schienenkorridore und Autobahnen ausgebaut und Verkehrslärm und Umweltverschmutzung reduziert werden sollen.

Die CDU/CSU- und FDP-geführte Bundesregierung plant nun eine Neuausrichtung des Masterplans. Unter dem Deckmantel der Neujustierung wird der integrative Ansatz des Masterplans Güterverkehr und Logistik jedoch ersatzlos gestrichen.

Die sechs Ziele des ursprünglichen Masterplans haben mit den fünf „Oberzielen" des zum „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik" umgetauften Papiers des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht mehr viel gemein. Insbesondere der Verzicht auf das Ziel „mehr Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße", ist nicht nachvollziehbar. Zumal dies auch eine Abkehr von Aussagen der schwarz-gelben Koalitionsvereinbarung bedeutet.

Alternativlos wäre daher die Attraktivität des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene zu erhöhen, um mehr Güter auf die Schiene zu verlagern. Bei einem prognostizierten Anstieg von 71 Prozent bis zum Jahr 2025 ist mit nahezu einer Verdoppelung des Güterverkehrs auf vielen Fernstraßen zu rechnen. Wo heute auf Autobahnen eine Fahrspur von Lkw genutzt wird, wären in knapp zwanzig Jahren zwei Spuren nötig, um das gestiegene Güteraufkommen bewältigen zu können.

Die generelle Euphorie der Bundesregierung für Gigaliner führt in eine verkehrs- und umweltpolitische Sackgasse. Gigaliner sind keine adäquate Lösung, das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen in den Griff zu bekommen. Die Bundesregierung plant einen bundesweiten Feldversuch, der derzeit von acht Bundesländern abgelehnt wird.

Die bisherigen Untersuchungen haben gezeigt, dass der Einsatz von Gigalinern oder sogenannten Eurocombis zu einer Transportverlagerung von der Schiene auf die Straße führen würde. Eine solche Entwicklung widerspräche jeglicher verkehrspolitischer und klimapolitischer Vernunft.

Die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat sich bereits im Jahr 2007 und aktuell 2010 gegen eine Fortführung der damaligen Feldversuche in den Ländern ausgesprochen.

Mit der Neuausrichtung des Masterplans Güterverkehr und Logistik durch die schwarz-gelbe Bundesregierung wird die Maßnahme, ein Konzept zur Einbeziehung externer Kosten in die Maut zu erstellen, ersatzlos gestrichen. Die Bundesregierung hat damit den Gestaltungsanspruch aufgegeben, die europäische Debatte um die Novellierung der EU-Eurovignettenrichtlinie und der EU-Wegekostenrichtlinie offensiv zu begleiten als auch die Umsetzung auf nationaler Ebene in Deutschland vorzubereiten.

Die Bundesregierung hat mit Zustimmung der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP im Deutschen Bundestag durchgesetzt, auf die bereits beschlossene Erhöhung der Lkw-Maut für Euro-3-Fahrzeuge und die gleichzeitige Entlastung der Euro-5-Fahrzeuge zu verzichten. Das ist ein falsches Signal: der Trend zu sauberen Fahrzeugen wird damit gestoppt. Die Lkw-Mautsätze wurden bei der Novellierung der Lkw-Mauthöheverordnung zum 1. Januar 2009 so ausgestaltet, dass sie Anreize schaffen, auf weniger umweltschädliche Fahrzeuge umzusteigen.

Die Rücknahme der Änderung der Lkw-Mauthöheverordnung zum 1. Januar 2011 bringt nur für wenige deutsche Unternehmen eine Entlastung und bestraft die Firmen, die trotz der Wirtschaftskrise umweltfreundliche Fahrzeuge angeschafft haben. Nutznießer der Neuregelung werden mehrheitlich Unternehmen aus dem Ausland sein, die bisher noch nicht in neue Euro-5-Fahrzeuge investiert haben.

Zudem plant die Bundesregierung die Lkw-Mauteinnahmen künftig einzig in den Ausbau der Straßeninfrastruktur fließen zu lassen. Dies konterkariert die erfolgreichen Bemühungen der letzten Jahre, Verkehr zunehmend auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene zu verlagern. Die Mittel aus den Lkw-Mauteinnahmen sind auch in Zukunft dringend notwendig, um die Schieneninfrastruktur in Deutschland weiter zu verbessern.

Neben den inhaltlichen Unzulänglichkeiten des Aktionsplans beklagen die Verbände der Transport- und Logistikbranche und die Bundesländer zunehmend die schleppende Kommunikation sowie die Art der Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Bundesregierung. Vertreter des Bundesrates sind bisher nicht an der Neuausrichtung des Masterplans Güterverkehr und Logistik beteiligt worden. Vertreter der Transport- und Logistikunternehmen sind an der Vorbereitung des deutschlandweiten Feldversuches mit Gigalinern nicht einbezogen.

Der um wesentliche Ziele und Maßnahmen reduzierte neue Aktionsplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung ist nicht mehr geeignet, die zentrale Herausforderungen des Verkehrs zu benennen, geschweige denn sie zu meistern und neue Impulse für die Logistik- und Transportbranche zu setzen, die allen Bürgerinnen und Bürgern wie auch den Unternehmen zugutekommen würden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. um den künftigen Herausforderungen an ein zukunftsfähiges Verkehrssystem gerecht zu werden, den bereits durch den Masterplan Güterverkehr und Logistik angestoßenen Prozess einer integrierten Verkehrspolitik zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland konsequent fortzuführen und stetig weiterzuentwickeln;
2. die Attraktivität des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt in Deutschland zu erhöhen, um diesen umweltfreundlichen Verkehrsträgern innerhalb des integrierten Ansatzes gerecht zu werden;
3. die von der Bundesregierung geplante Erprobung von sogenannten Gigalinern im Rahmen eines bundesweiten Feldversuchs zu stoppen;
4. ein eigenes Konzept zur Einbeziehung der externen Kosten im Güterverkehr zu erarbeiten, um sich auf europäischer Ebene aktiv an der Diskussion um die Novellierung der Eurovignettenrichtlinie und der EU-Wegekostenrichtlinie zu beteiligen sowie deren Umsetzung auf nationaler Ebene vorzubereiten;

5. die von Bundesregierung und den Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP im Deutschen Bundestag zum 1. Januar 2011 beschlossene Änderung der Mauthöheverordnung zu Ungunsten von Euro-5-Fahrzeugen rückgängig zu machen;
6. die Höhe der Mautharmonisierungsmittel auf dem im Mautkompromiss vereinbarten Niveau zu erhalten, damit die Wettbewerbsbedingungen des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes im Vergleich zur ausländischen Konkurrenz nicht beeinträchtigt werden;
7. die Lkw-Mauteinnahmen im Sinne des geltenden Mautgesetzes allen drei Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Wasser) zugutekommen zu lassen;
8. die bereits für das erste Halbjahr 2010 von der Bundesregierung angekündigte Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege zügig vorzulegen;
9. die Bundesländer und alle betroffenen Verbände und Experten aus Unternehmen, Gewerkschaften, Politik, Wirtschafts- und Umweltverbänden sowie der Wissenschaft in die Umsetzung und Fortentwicklung eines integrierten Güterverkehrskonzepts, wie es mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik vorgelegt worden ist, mit einzubeziehen;
10. den neuen Aktionsplan Güterverkehr und Logistik in Zusammenarbeit mit den Bundesländern und den anderen Ressorts der Bundesregierung zu überarbeiten und als Beschluss der gesamten Bundesregierung erneut vorzulegen.

Berlin, den 26. Oktober 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333